

Gobierno hizo pública la cifra de uso de los servicios

Transantiago: solo un tercio de los 30 recorridos con más pasajeros se concursarán en nueva licitación

De ellos, 19 son de empresas que operan hasta 2021. Aunque algunas concesionarias suben en uso, en 2016 hubo 40 millones de validaciones menos que en 2015.

MANUEL VALENCIA

Más de 4,2 millones de viajes realizan los más de 6.500 buses del Transantiago al día, en sus 847 recorridos.

Al año, unos dos millones de pasajeros pasan sus tarjetas bip un total de 877 millones de veces por los validadores. Aunque la cifra suena gigantesca, en 2016 cayó en 40 millones respecto de 2015, cuando los viajes sobrepasaron los 917 millones.

De todas formas, según el Gobierno, hay un quiebre de tendencia con firmas que han aumentado sus validaciones, como Redbus y STP.

Estas cifras están contenidas en un informe anual de validaciones que el Gobierno hizo público, en el contexto de los documentos que ha abierto para el conocimiento de las empresas que buscan participar en la nueva licitación del Transantiago, académicos y ciudadanos.

De acuerdo al especialista en transportes del MIT Raimundo Cruzat

la caída de uso ocurre por el auge de aplicaciones como Uber y Cabify, el crecimiento del metro y el parque automotor. "También la caída está explicada por la evasión, pero hay un problema de fondo, de calidad de servicio, porque aunque un operador



El recorrido 201, que va de norte a sur entre Huechuraba y San Bernardo por zonas como la Gran Avenida registra más de nueve mil validaciones diarias.

funcione bien, si se cambia a otro que lo hace mal, esta última es la percepción que queda. Se tiene que generar una mejora transversal para mejorar las validaciones", afirma.

LICITACIÓN

Según Transurbano, si se licitan precios sin revisión, las empresas ofrecerán valores muy altos.

Juan Carlos Muñoz, director del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus) de la UC, piensa distinto. A su juicio, no se ha producido una caída en el uso del sistema.

"Si miramos las validaciones por viaje pagado, éstas han caído un 10% desde enero del 2009 a la fecha. En ese mismo periodo la evasión se disparó preocupantemente. Si uno corrige la caída en las validaciones por esos dos fac-

tores, resulta que los viajes realizados en el sistema no han caído. De hecho, cualquier usuario de los buses puede dar testimonio de que la fuga de viajeros que se indica a menudo, no ha ocurrido. Lo que sí ha ocurrido es que en promedio el nivel de servicio no ha aumentado, que la evasión es escandalosa y que la satisfacción con el sistema no despegó", afirma.

Desde el Gobierno, la ministra de Transportes, Paola Tapia, cree que se puede quebrar la tendencia a la baja en las validaciones. "Una vez que la licitación esté operando contaremos con empresas más pequeñas y con mejor gestión de flota. Incluso con varios buses de alto estándar, nuevas líneas de metro y

“El parque de servicios que componen las unidades de negocio a licitar está conformado por un equilibrado conjunto de rutas”.

PAOLA TAPIA
Ministra de Transportes

“La calidad de los buses, la evasión y el nivel de servicio varían en forma importante en distintas partes de la ciudad”.

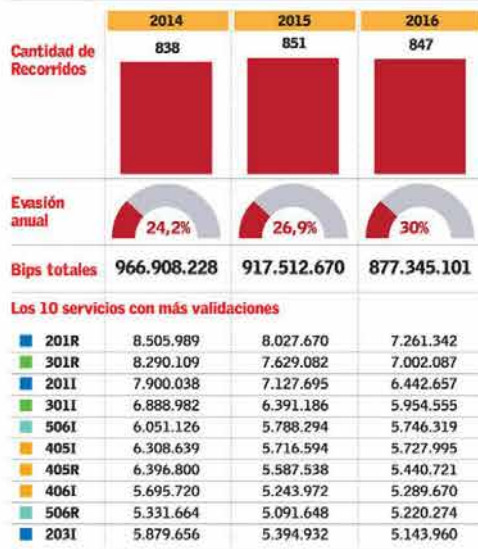
JUAN CARLOS MUÑOZ
Director CEDEUS

“Hay mucho espacio que mejorar en la malla cuando se tiene una licitación nueva. Eso dependerá también de los nuevos terminales”.

RAIMUNDO CRUZAT
Especialista y ex coordinador de Transantiago

Variación de los viajes validados

Mientras la evasión crece, los principales recorridos del sistema han caído en cantidad de pasajes efectivos.



Fuente Ministerio de Transportes

EL MERCURIO

más vías segregadas, lo que se traducirá en mayores velocidades y así varios otros avances. Todo esto permitirá que los usuarios reciban una mejor calidad en el servicio prestado y, por consiguiente, el transporte público será la alternativa de transporte por excelencia”.

Los más usados

El informe también evidencia qué servicios son los más masivos de los 847 que operan en el Transantiago. Según el documento, de los 30 primeros, apenas 11 (37%) corresponden a empresas que terminan sus contratos de concesión en 2018. Por ende, sus unidades de negocio participan en la licitación: Alsa, Expres, Redbus y STP.

Los restantes 19 son de firmas de servicios que se licitan en 2021 (Subus, Vule, Metbus).

Juan Carlos González, gerente de la fundación Transurbano, cree que a partir de estas cifras y el mejor desempeño económico de los operadores que participan en la licitación de 2021, ese proceso puede resultar más atractivo. "El otro problema es que en este concurso los oferentes tienen que proyectar 10 años de caídas de demanda en un precio que queda fijado en el primer día del contrato. Hay un incentivo a los precios altos". En su opinión, si el próximo gobierno decide implementar un modelo de contrato distinto en 2021, "tanto el contrato de este gobierno para seis operadores y otro, con más flexibilidad, pueden convivir”.